



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

4. září 2014\*

„Řízení o předběžné otázce — Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel — Směrnice 72/166/EHS — Článek 3 odstavec 1 — Pojem, provoz vozidel’ —  
Nehoda způsobená traktorem s valníkem na dvoře statku“

Ve věci C-162/13,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podle článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Vrhovno sodišče (Slovinsko) ze dne 11. března 2013, došlým Soudnímu dvoru dne 29. března 2013, v řízení

**Damijan Vnuk**

proti

**Zavarovalnica Triglav d.d.,**

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení M. Ilešič, předseda senátu, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader a E. Jarašiūnas (zpravodaj), soudci,

generální advokát: P. Mengozzi,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za německou vládu T. Henzem, J. Kemper a J. Möllerem, jako zmocněnci,
- za Irsko A. Joycem a E. Creedon a L. Williams, jako zmocněnci, ve spolupráci s C. Tolandem, BL,
- za Evropskou komisi B. Rous Demiri a K.-Ph. Wojcikem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 26. února 2014,

vydává tento

\* Jednací jazyk: slovinština.

## Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. L 103, s. 1, Zvl. vyd. 06/01, s. 10, dále jen „první směrnice“).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi D. Vnukem a společností Zavarovalnica Triglav d.d. (dále jen „Zavarovalnica Triglav“), jehož předmětem je vyplacení náhrady z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (dále jen „povinné pojištění“).

### Právní rámec

#### *Unijní právo*

- 3 Pátý až sedmý bod odůvodnění první směrnice upřesňují:

„vzhledem k tomu, že je žádoucí, aby [...] byla učiněna opatření k další liberalizaci pravidel týkajících se pohybu osob a motorových vozidel mezi členskými státy; [...]

vzhledem k tomu, že takové úlevy v cestovním ruchu představují další krok směrem ke vzájemnému otevírání trhů členských států a vytváření podmínek obdobných podmínkám vnitřního trhu;

vzhledem k tomu, že kontrolu zelených karet vozidel, která mají obvyklé stanoviště v jednom členském státě, při vstupu na území jiného členského státu lze zrušit [...];“

- 4 Článek 1 první směrnice zní:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

1. ‚vozidlem‘ jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojně vozidlo, ať již připojené či nepřipojené.

[...]“

- 5 Podle čl. 3 odst. 1 této směrnice:

„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 4 veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí mají být určeny na základě těchto opatření.“

- 6 Článek 4 uvedené směrnice stanoví:

„Členský stát se může odchýlit od článku 3, pokud jde o

[...]

- b) určité typy vozidel nebo určitá vozidla, která mají zvláštní poznávací značku; příslušný stát sestaví seznam takových typů nebo takových vozidel a oznámí jej ostatním členským státům a [Evropské] Komisi.

[...]“

- 7 Článek 1 odst. 1 druhé směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3, dále jen „druhá směrnice“) stanoví:

„Pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 [první směrnice] musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví.“

- 8 Odstavec 2 tohoto článku stanovil minimální částky, na které mohlo být toto povinné pojištění uzavřeno. Tyto částky byly upraveny směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 149, s. 14), která rovněž do druhé směrnice doplnila ustanovení, podle kterého se tyto částky pravidelně upravují v souladu s Evropským indexem spotřebitelských cen.

- 9 Podle čl. 1 odst. 4 prvního pododstavce druhé směrnice „[k]aždý členský stát zřídí nebo pověří subjekt, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost“. Čtvrtý pododstavec tohoto ustanovení mimo jiné stanovil, že „[č]lenské státy mohou výplatu náhrady škody tímto subjektem omezit nebo vyloučit v případě věcné škody způsobené nezjištěným vozidlem“. Tato možnost byla posléze směrnicí 2005/14 vyloučena „[p]okud [...] subjekt zaplatil náhradu za závažnou škodu na zdraví poškozeného v důsledku stejné nehody, při které byla způsobena věcná škoda nezjištěným vozidlem“.

- 10 Článek 2 odst. 1 druhé směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely čl. 3 odst. 1 [první směrnice] bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistce vydané podle čl. 3 odst. 1 [první směrnice], které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

- osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímou oprávněny, nebo
- osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoľoval řídit dotyčné vozidlo, nebo
- osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla.

[...]“

- 11 Článek 3 druhé směrnice stanoví:

„Rodinní příslušníci pojištěného, řidiče či kterékoli jiné osoby, která podle občanského práva v případě nehody nese odpovědnost a jejíž odpovědnost je kryta pojištěním uvedeným v čl. 1 odst. 1, nesmějí být v důsledku tohoto příbuzenského vztahu vyloučeni z pojištění u škod na zdraví, které sami utrpěli.“

- 12 Článek 1 třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 129, s. 33, Zvl. vyd. 06/01, s. 249), ve znění směrnice 2005/14 (dále jen „třetí směrnice“) stanoví:

„[...] pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 [první směrnice] [kryje] odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že případné zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které vylučuje cestující z pojistného krytí z toho důvodu, že věděli nebo měli vědět, že řidič vozidla byl v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, se považuje za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího.

[...]“

- 13 Článek 1a třetí směrnice stanoví:

„Pojištění podle čl. 3 odst. 1 [první směrnice] kryje škodu na zdraví a věcnou škodu utrpěnou chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, kteří v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo, mají nárok na náhradu v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy. [...]“

- 14 Článek 4c této směrnice stanoví:

„Pojišťovny nespolehají na spoluúčast poškozeného účastníka nehody, pokud jde o pojištění podle čl. 3 odst. 1 [první směrnice].“

- 15 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS (Čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel) (Úř. věst. L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 332), v článku 3, nadepsaném „Přímý nárok“, stanoví:

„Každý členský stát zajistí, aby poškození [...] měli přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osobu, která odpovídá za škodu, pro případ občanskoprávní odpovědnosti.“

- 16 Mimoto článek 1 první směrnice Rady 73/239/EHS ze dne 24. července 1973 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přístupu k činnosti v přímém pojištění jiném než životním a jejího výkonu (Úř. věst. L 288, s. 3), ve znění směrnice Rady 84/641/EHS ze dne 10. prosince 1984 (Úř. věst. L 339, s. 21), stanoví:

„1. Tato směrnice se vztahuje na přístup k samostatné výdělečné činnosti v přímém pojištění [...], prováděné pojišťovnami usazenými nebo hodlajícími se usadit na území členského státu, a na výkon této činnosti.

[...]

3. Klasifikace činností uvedených v tomto článku podle odvětví je obsažena v příloze.“

17 Příloha této směrnice upřesňuje:

„A Klasifikace rizik podle pojistných odvětví [...]

10. Odpovědnost za škody z provozu motorových vozidel Veškerá odpovědnost za škody vyplývající z použití pozemních motorových vozidel (včetně odpovědnosti dopravce za škodu). [...]"

*Slovenské právo*

18 Článek 15 zákona o povinném pojištění odpovědnosti z provozu vozidel (Zakon o v obveznih zavarovanjih prometu, dále jen „ZOZP“), stanoví:

„Vlastník vozidla musí uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škody, které způsobí třetím osobám provozem vozidla: usmrcením, úrazem, zdravotními problémy, zničením nebo poškozením majetku [...], s výjimkou odpovědnosti za škody na přepravovaných věcech. [...]"

### **Spor v původním řízení a předběžná otázka**

19 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že dne 13. srpna 2007 při ukládání balíků sena do seníku ve stodole chtěl řidič traktoru s valníkem na dvoře statku vjet s tímto valníkem do stodoly a při couvání narazil do žebříku, na kterém stál D. Vnuk, čímž způsobil jeho pád. Damijan Vnuk podal proti společnosti Zavarovalnica Triglav – pojišťovně, u které majitel traktoru uzavřel smlouvu o povinném pojištění – žalobu na zaplacení částky ve výši 15 944,10 eur jako náhrady jeho nemajetkové újmy zvýšené o úroky z prodlení.

20 Soud v prvním stupni tuto žalobu zamítl. Odvolací soud zamítl odvolání podané D. Vnukem proti tomuto rozsudku z důvodu, že se povinné pojištění motorových vozidel vztahuje na škody způsobené použitím traktoru jako dopravního prostředku, avšak nikoli na škody způsobené jeho použitím jako stroje nebo pohonu.

21 Předkládající soud povolil D. Vnukovi podat revizní opravný prostředek proti rozsudku odvolacího soudu v rozsahu, v němž se týká otázky použití traktoru jako „vozidla“ ve smyslu článku 15 ZOZP.

22 Před předkládajícím soudem D. Vnuk tvrdí, že pojem „použití vozidla v provozu“ nemůže být omezen na jízdu na veřejných komunikacích, že kromě toho v době, kdy došlo ke škodné události, která je předmětem věci v původním řízení, byl celek tvořený traktorem s valníkem vozidlem v provozu, a že se jednalo o ukončení jízdy. Společnost Zavarovalnica Triglav naopak tvrdí, že se spor v původním řízení netýká použití traktoru jako vozidla určeného k silničnímu provozu, ale jeho použití v rámci práce před stodolou na statku.

23 Předkládající soud uvádí, že ZOZP nedefinuje pojem „použití vozidla“, ale že tuto mezeru vyplňuje judikatura. V této souvislosti poukazuje na to, že hlavním účelem povinného pojištění podle ZOZP je sdílení rizika a nutnost zajistit potřeby poškozených osob a cestujících v rámci provozu na veřejných komunikacích. Předkládající soud tvrdí, že z pohledu slovenské judikatury není pro posouzení, zda se na danou škodu vztahuje povinné pojištění či nikoli, rozhodující, zda k dané škodě došlo na veřejné komunikaci. Povinné pojištění ale nezahrnuje situaci, kdy se vozidlo používá jako stroj, například na zemědělských plochách, neboť v takovém případě se nejedná o silniční provoz.

24 Předkládající soud uvádí, že některé směrnice týkající se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – a sice první až třetí směrnice a čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel, jakož i směrnice 2005/14 (dále jen společně „směrnice o povinném pojištění“) – odkazují na

„provoz“, na „silniční provoz“ nebo na „účastníky silničního provozu“, ale nespecifikují, co lze považovat za provoz vozidel a co je v tomto ohledu rozhodujícím kritériem. Je tedy možné mít za to, že se povinné pojištění vztahuje buď na škody způsobené vozidlem pouze v rámci silničního provozu, anebo na všechny škody, které nějakým způsobem souvisí s používáním či fungováním vozidla, bez ohledu na to, zda lze uvedenou situaci definovat jako situaci v rámci provozu.

- 25 Za těchto podmínek se Vrhovno sodišče (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být pojem ‚provoz vozidel‘ ve smyslu čl. 3 odst. 1 [první směrnice] vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje na okolnosti konkrétního případu, kdy osoba pojištěná u žalované při ukládání balíků sena do seníku ve stodole narazila traktorem s valníkem do žebříku, na kterém stál žalobce, jelikož k události nedošlo v rámci silničního provozu?“

### **K žádostem o znovuotevření ústní části řízení**

- 26 Podáním došlým kanceláři Soudního dvora dne 28. března 2014 požádalo Irsko Soudní dvůr, aby podle článku 83 jednacího řádu nařídil znovuotevření ústní části řízení. Na podporu své žádosti se tento členský stát dovolává nutnosti omezit v případě, že se Soudní dvůr bude řídit stanoviskem generálního advokáta, časové účinky rozsudku, který vydá, a tudíž nutnosti znovuotevřít ústní část řízení, aby mohl předložit argumenty na podporu svého návrhu na časové omezení účinků rozsudku.
- 27 Podáními došlými kanceláři Soudního dvora dne 15. a 21. května 2014 vláda Spojeného království a německá vláda rovněž požádaly Soudní dvůr, aby na základě téhož článku 83 nařídil znovuotevření uvedené ústní části. Na podporu své žádosti vláda Spojeného království tvrdí, že stanovisko předložené generálním advokátem je stíženo několika pochybeními, ke kterým by se chtěla vyjádřit. Německá vláda pak tvrdí, že se uvedené stanovisko zabývá argumentem, který nebyl zúčastněnými projednán, a to existencí možné mezery v první směrnici, která by měla být zaplněna, a že Soudní dvůr nemá dostatek informací, aby mohl rozhodnout.
- 28 Podle článku 83 jednacího řádu může Soudní dvůr po vyslechnutí generálního advokáta nařídít znovuotevření ústní části řízení, zejména má-li za to, že věc není dostatečně objasněna, nebo předložil-li některý z účastníků řízení po ukončení této části řízení novou skutečnost, která může mít rozhodující vliv na rozhodnutí Soudního dvora, anebo má-li být věc rozhodnuta na základě argumentu, který nebyl mezi účastníky řízení nebo zúčastněnými uvedenými v článku 23 statutu Soudního dvora Evropské unie projednán.
- 29 V projednávaném případě má Soudní dvůr po vyslechnutí generálního advokáta za to, že má k dispozici všechny nezbytné poznatky k tomu, aby odpověděl na otázku položenou předkládajícím soudem, a že věc nemusí být zkoumána ve světle nové skutečnosti, která by mohla mít rozhodující vliv na jeho rozhodnutí, nebo argumentu, který nebyl před ním projednán.
- 30 Mimoto je třeba stran kritiky stanoviska generálního advokáta připomenout, že statut Soudního dvora a jeho jednací řád účastníkům řízení nedávají možnost podat vyjádření v reakci na stanovisko přednesené generálním advokátem (usnesení Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, bod 2, a rozsudek Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, bod 29).
- 31 Kromě toho platí, že podle čl. 252 druhého pododstavce SFEU úlohou generálního advokáta je předkládat veřejně, zcela nestranně a nezávisle odůvodněná stanoviska ve věcech, které podle statutu Soudního dvora vyžadují jeho účast. Soudní dvůr v tomto ohledu není vázán stanoviskem generálního advokáta ani důvody, na základě kterých k němu dospěl. Nesouhlas účastníka řízení se stanoviskem generálního advokáta tedy nemůže sám o sobě představovat důvod ke znovuotevření ústní části řízení,



a to bez ohledu na otázky, kterými se ve stanovisku zabýval (rozsudky Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, bod 26; E.ON Energie v. Komise, C-89/11 P, EU:C:2012:738, bod 62, a Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, bod 30).

- 32 Žádosti německé vlády, Irska a vlády Spojeného království, aby bylo nařízeno znovuotevření ústní části řízení, tedy musí být zamítnuty.

### **K předběžné otázce**

- 33 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 odst. 1 první směrnice vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ vztahuje i na takové okolnosti, jako jsou okolnosti, které jsou dány ve věci v původním řízení, tedy pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly.
- 34 Německá vláda a Irsko tvrdí, že se povinné pojištění stanovené v čl. 3 odst. 1 první směrnice vztahuje pouze na silniční provoz, a že tudíž nezahrnuje okolnosti, o jaké se jedná ve věci v původním řízení.
- 35 Komise se naopak domnívá, že se toto ustanovení vztahuje na používání vozidel, buď jako dopravních prostředků nebo strojů, v jakémkoli prostoru, veřejném či soukromém, ve kterém může dojít k rizikům vlastním používání vozidel, bez ohledu na to, zda se pohybují či nikoliv.
- 36 Podle čl. 3 odst. 1 první směrnice každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 4 této směrnice veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním.
- 37 Pojem „vozidlo“ je upřesněn v čl. 1 bodu 1 uvedené směrnice, podle kterého se „vozidlem“ ve smyslu této směrnice rozumí „jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené“.
- 38 Je třeba konstatovat, že traktor s valníkem této definici odpovídá. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že tato definice se nezabývá způsobem, jakým je dotčené vozidlo použito nebo může být použito. Skutečnost, že traktor, případně s valníkem, může být za určitých okolností použit jako zemědělský stroj, nemá proto žádný vliv na konstatování, že takové vozidlo odpovídá pojmu „vozidlo“ obsaženému v čl. 1 bodu 1 první směrnice.
- 39 Neznamená to však nutně, že se na traktor s valníkem vztahuje povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti stanovené v čl. 3 odst. 1 uvedené směrnice. Podle tohoto ustanovení je totiž nutné, aby toto vozidlo mělo obvyklé stanoviště na území členského státu, což je podmínka, o kterou se ve sporu v původním řízení nejedná. Kromě toho podle čl. 4 písm. b) této směrnice se členský stát může odchýlit od článku 3, pokud jde o určité typy vozidel nebo určitá vozidla, která mají zvláštní poznávací značku; příslušný stát sestaví seznam takových typů nebo takových vozidel a oznámí jej ostatním členským státům a Komisi.
- 40 Z toho vyplývá, že se na traktor s valníkem vztahuje povinnost stanovená v čl. 3 odst. 1 první směrnice, pokud má obvyklé stanoviště na území členského státu, který nevyloučil tento typ vozidla z působnosti tohoto ustanovení.
- 41 K otázce, zda lze mít za to, že se na pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly, vztahuje pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení, je třeba úvodem poznamenat, že tento pojem nemůže být ponechán na uvážení každého členského státu.

- 42 Článek 1 první směrnice, ani čl. 3 odst. 1, ani žádné jiné ustanovení této směrnice nebo jiných směrnic týkajících se povinného pojištění totiž neodkazuje, pokud jde o tento pojem, na právo členských států. Podle ustálené judikatury Soudního dvora přitom platí, že z požadavků jak jednotného použití unijního práva, tak zásady rovnosti vyplývá, že znění ustanovení unijního práva, které výslovně neodkazuje na právo členských států za účelem vymezení svého smyslu a dosahu, musí být zpravidla vykládáno v celé Evropské unii autonomním a jednotným způsobem, přičemž tento výklad je třeba nalézt s přihlédnutím nejen ke znění tohoto ustanovení, ale i k jeho kontextu a k cílům sledovaným dotčenou právní úpravou, jehož je součástí (v tomto smyslu viz rozsudek Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, body 19 a 21, jakož i citovaná judikatura).
- 43 Co se týče zaprvé pojmů použitých v čl. 3 odst. 1 první směrnice, ze srovnání jednotlivých jazykových verzí tohoto ustanovení je zřejmé, že se tyto verze liší, pokud jde o typ situace, na který se vztahuje povinnost pojištění, kterou stanoví; tyto odlišnosti se ostatně objevují v samotném názvu této směrnice, zejména v její anglické a francouzské verzi.
- 44 Ve francouzštině, stejně jako ve španělštině, řečtině, italštině, polštině a portugalské, odkazuje čl. 3 odst. 1 na povinnost zajistit občanskoprávní odpovědnost z „provozu“ vozidel, čemuž lze rozumět tak, že se povinné pojištění vztahuje pouze na nehody způsobené v souvislosti se silničním provozem, jak tvrdí německá vláda a Irsko.
- 45 Anglická jazyková verze, stejně jako bulharská, česká, estonská, lotyšská, maltská, slovenská, slovinská a finská, tohoto ustanovení bez dalšího upřesnění odkazují na pojem „používání“ vozidla, zatímco dánská, litevská, maďarská, rumunská a švédská verze tohoto ustanovení odkazují ještě obecněji na povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti v případě vozidel, a patrně tak ukládají povinnost zajistit odpovědnost pramenící z použití či fungování vozidla, bez ohledu na to, zda k takovému použití nebo fungování dojde v souvislosti se silničním provozem či nikoli.
- 46 Podle ustálené judikatury ale nelze upřednostnit čistě doslovný výklad jedné či několika jazykových verzí vícejazyčného textu unijního práva za současného vyloučení ostatních verzí, jelikož jednotné uplatňování ustanovení unijního práva vyžaduje, aby byla tato ustanovení vykládána zejména ve světle znění vypracovaných ve všech jazycích (v tomto smyslu viz rozsudky Jany a další, C-268/99, EU:C:2001:616, bod 47 a citovaná judikatura, jakož i Komise v. Španělsko, C-189/11, EU:C:2013:587, bod 56 a citovaná judikatura). V případě rozdílů mezi různými jazykovými verzemi textu Unie musí být dotčené ustanovení vykládáno podle celkové systematiky a účelu právní úpravy, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudky ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, bod 16 a citovaná judikatura; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, bod 48, jakož i Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 39).
- 47 Zadržet je tedy třeba zaměřit se na celkovou systematiku a účel právní úpravy Unie v oblasti povinného pojištění, jejíž součástí čl. 3 odst. 1 první směrnice tvoří.
- 48 V tomto ohledu je nutné uvést, že žádná ze směrnic o povinném pojištění neobsahuje definici toho, co je míněno pojmy „nehoda“, „škoda“, „provoz“ nebo „použití vozidel“ ve smyslu těchto směrnic.
- 49 Tyto pojmy je však třeba chápat ve světle dvojího cíle, a sice cíle ochrany obětí nehod způsobených motorovým vozidlem a cíle liberalizace pohybu osob a zboží vedené perspektivou realizace vnitřního trhu, sledovaného těmito směrnicemi.
- 50 První směrnice je tak jednou ze směrnic, které postupně upřesňovaly povinnosti členských států v oblasti občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Soudní dvůr přitom opakovaně rozhodl, že z bodů odůvodnění první a druhé směrnice vyplývá, že jejich účelem je zajistit volný pohyb vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Unie, i osob, které jimi cestují, a rovněž opakovaně rozhodl, že tyto směrnice mají za cíl zaručit, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými



těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na kterém místě Unie k nehodě došlo (v tomto smyslu zejména viz rozsudky Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, bod 13, jakož i Csonka a další, C-409/11, EU:C:2013:512, bod 26 a citovaná judikatura).

- 51 I když zejména z pátého až sedmého bodu odůvodnění první směrnice vyplývá, že cílem této směrnice je liberalizace pravidel týkajících se pohybu osob a motorových vozidel mezi členskými státy s vyhlídkou na vytvoření vnitřního trhu prostřednictvím zrušení kontrol zelených karet vozidel prováděných na hranicích členských států, sleduje již tato směrnice rovněž cíl ochrany obětí (v tomto smyslu viz rozsudek Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, bod 18).
- 52 Navíc vývoj právní úpravy Unie v oblasti povinného pojištění ukazuje, že tento cíl ochrany obětí dopravních nehod způsobených vozidly byl unijním zákonodárcem trvale sledován a posilován.
- 53 Vyplývá to konkrétně především z článků 1 až 3 druhé směrnice. Článek 1 této směrnice stanovil, že pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 první směrnice musí zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví. Druhá směrnice členskými státům dále uložila povinnost zřídit subjekt, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody pro případ škod způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost, a stanovila minimální částky krytí. Článek 2 této směrnice omezil rozsah některých klauzulí o vyloučení z pojistného krytí stanovených zákonem nebo smlouvou týkajících se nároků třetích osob poškozených v důsledku užívání nebo řízení pojištěného vozidla některými osobami. Článek 3 uvedené směrnice rozšířil pojištění na škody na zdraví rodinných příslušníků pojištěného, řidiče či kterékoli jiné osoby odpovědné za nehodu.
- 54 Dále třetí směrnice článkem 1 zejména rozšířila pojistné krytí na škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, a čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel mimo jiné zavedla článkem 3 přímý nárok poškozených osob vůči pojišťovně, u kterých odpovědná osoba sjednala pojištění občanskoprávní odpovědnosti.
- 55 Konečně směrnice 2005/14 články 2 a 4 změnila v tomto pořadí druhou a třetí směrnici, zejména upravila minimální částky krytí a stanovila jejich pravidelný přezkum, rozšířila rozsah činnosti subjektu zřízeného druhou směrnicí a pojistné krytí uvedené v čl. 3 odst. 1 první směrnice na škody na zdraví a věcné škody utrpěné chodci, cyklisty a jinými nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací. Zavedla rovněž nové omezení, pokud jde o možnost uplatnit některé klauzule o vyloučení z pojistného krytí a zakázala možnost spoluúčasti osob poškozených v důsledku dopravní nehody, na kterou se vztahuje pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 první směrnice.
- 56 S ohledem na všechny tyto skutečnosti, a zejména cíl ochrany sledovaný první až třetí směrnicí, nelze mít za to, že unijní zákonodárce chtěl z ochrany poskytované těmito směrnicemi vyloučit osoby poškozené v důsledku nehody způsobené použitím vozidla, je-li toto použití v souladu s jeho obvyklou funkcí.
- 57 V tomto ohledu je také třeba zdůraznit, že podle části A přílohy směrnice 73/239, ve znění směrnice 84/641, pojistné odvětví týkající se „[o]dpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel“ zahrnuje „[v]eškerou odpovědnost za škody vyplývající z použití pozemních motorových vozidel (včetně odpovědnosti dopravce za škodu)“.
- 58 V projednávaném případě je třeba uvést, jak vyplývá z informací zveřejněných Komisí, že Republika Slovinsko nevyloučila podle čl. 4 písm. b) první směrnice žádný typ vozidla z působnosti čl. 3 odst. 1 první směrnice. Kromě toho podle informací poskytnutých předkládajícím soudem byla nehoda vedoucí ke vzniku sporu v původním řízení způsobena vozidlem, které couvalo, aby se přemístilo na dané místo, a byla tudíž patrně způsobena použitím vozidla, které bylo v souladu s jeho obvyklou funkcí, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

- 59 Za těchto okolností je třeba s ohledem na všechny výše uvedené úvahy na položenou předběžnou otázku odpovědět tak, že čl. 3 odst. 1 první směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Uvedený pojem by se tak mohl vztahovat na takový pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

### **K nákladům řízení**

- 60 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

**Článek 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Uvedený pojem by se tak mohl vztahovat na takový pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.**

Podpisy.